



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION A93-18 DU BST

Certification de formation sur hydravion

Contexte

Entre 1976 et 1990, il y a eu 1432 accidents d'hydravion, dont 234 ont coûté la vie à 432 personnes. En février 1994, après s'être penché sur ces accidents, le Bureau a publié un rapport sur les lacunes de sécurité liées aux niveaux de connaissances, de compétences et d'habiletés des pilotes d'hydravions. Ce rapport contenait dix recommandations portant sur la formation, l'évaluation et la certification, et les compétences et l'éducation.

Le 5 mai 1994, le ministre a répondu à chacune des recommandations du Bureau. Ce qui suit est l'évaluation par le Bureau de la mesure dans laquelle les lacunes sous-jacentes sont corrigées.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport SSA93001 le 10 février 1994.

Recommandation A93-18 du BST (février 1994)

Pour vérifier si un candidat possède les connaissances ou les compétences réglementaires, notamment dans le domaine des utilisateurs de matériel motorisé, il faut généralement lui faire subir un examen. Pour ce qui est du pilotage d'un hydravion cependant, un pilote n'est pas tenu de démontrer qu'il a atteint un niveau acceptable de compétences, de connaissances et d'aptitudes à prendre des décisions. Il n'a qu'à avoir effectué le nombre d'heures de vol sur hydravion établi dans le Manuel de licences du personnel pour obtenir sa qualification sur hydravions. Il n'est pas tenu de subir une épreuve écrite ou orale ni de test en vol. Transports Canada n'a donc aucune preuve qu'un pilote possède les compétences minimales. C'est l'instructeur qui, normalement, recommande un pilote pour la qualification sur hydravions, mais l'évaluation des compétences varie considérablement d'un instructeur à l'autre puisqu'il n'existe aucune norme de compétence.

Pour s'assurer que le pilote possède un niveau minimal de connaissances, de compétences et d'aptitudes à prendre des décisions à la fin de la formation obligatoire, le Bureau recommande que :

le ministère des Transports exige qu'une demande de qualification sur hydravions soit accompagnée de la recommandation d'un examinateur de vol désigné titulaire d'une qualification sur hydravions.

Recommandation A93-18 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation A93-18 (mai 1994)

Transports Canada considère que les normes additionnelles établies dans le nouveau programme détaillé de formation théorique et pratique seront suffisantes pour permettre à l'instructeur chargé de la recommandation de faire une évaluation juste de la compétence d'un candidat pour la qualification sur hydravions.

Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation A93-18 (juillet 1994)

Comme dans sa réponse à la recommandation A93-16 (Formation pour la qualification sur hydravions), Transports Canada entend répondre à cette recommandation par des programmes complets de formation théorique et pratique. Le BST estime que cette réponse dénote une attention **non satisfaisante**, et ce, pour les mêmes raisons qui ont été expliquées dans la réponse à la recommandation A93-16.

Réévaluation par le BST de la recommandation A93-18 (novembre 1996)

Le nouveau *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) n'aborde pas cette question. L'autorisation d'instructeurs non qualifiés est toujours la seule requise pour obtenir une qualification sur hydravions. Étant donné la tendance actuelle de Transports Canada à déléguer au secteur l'octroi des licences, il est peu probable que cette recommandation ait des suites satisfaisantes.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation A93-18 dénote une **attention non satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la recommandation A93-18 (novembre 1997)

Aucun changement depuis la dernière réévaluation.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation A93-18 dénote une **attention non satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la recommandation A93-18 (janvier 2004)

En l'absence d'un examen structuré et d'une désignation d'examineur de vol sur hydravion, Transports Canada a amélioré le programme de formation et les normes connexes sur la qualification sur hydravions dans le but d'améliorer la compétence des « pilotes qualifiés sur hydravion ». Le TP 12668 (Guide d'instructeur – qualification sur hydravions) semble complet et bien écrit. Bien que TC n'ait pas mis en place de contrôle précis des connaissances et compétences, si le guide d'instructeur est suivi, un candidat ayant déjà une licence de pilote d'avion terrestre devrait être en mesure d'acquérir les connaissances et compétences nécessaires pour être qualifié sur hydravion.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A93-18 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Ainsi, **aucune autre mesure n'est justifiée** à l'égard de la recommandation A93-18 et le dossier est classé **inactif**.

Révision par le BST de l'état du dossier de la recommandation A93-18 (avril 2014)

Le Bureau a demandé que la recommandation A93-18 soit révisée pour déterminer si l'état du dossier de lacune est approprié. Une évaluation initiale a permis de déterminer que la lacune de sécurité soulevée dans la recommandation A93-18 devait être réévaluée.

Une demande de renseignements supplémentaires a été transmise à Transports Canada, dont la réponse donnera lieu à une réévaluation du dossier.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation A93-18 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation A93-18 (mars 2018)

TC est d'accord avec cette recommandation.

En 1996, TC a publié le Guide d'instructeur – qualification sur hydravions (TP 12668) dans le but de contribuer à l'uniformisation de la formation des pilotes d'hydravion au Canada.

Après examen des exigences actuelles, TC conclut que la partie IV du RAC et le TP 12668 répondent adéquatement à ce besoin.

TC n'entend prendre aucune autre mesure et suggère de clore le dossier.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation A93-18 (janvier 2019)

Transports Canada (TC) indique avoir remédié à la lacune de sécurité indiquée dans la recommandation A93-18, sur la nécessité pour toutes les qualifications sur hydravions d'être recommandées par un examinateur de vol désigné titulaire d'une qualification sur hydravions, de la manière suivante :

- L'article 405.21 du *Règlement de l'aviation canadien* précise que pour dispenser l'entraînement en vol, il faut être qualifié en tant qu'instructeur de vol. Pour être qualifiée, cette personne doit répondre aux exigences de l'article 425.21 de la norme de délivrance des licences et de formation du personnel (*Normes de service aérien commercial*);
- Le paragraphe 425.21(6) des Normes de service aérien commercial précise que toute personne qui dispense de l'entraînement en vol en vue de l'annotation d'une qualification sur hydravions doit être titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une licence de pilote de ligne, et avoir accumulé au moins 50 heures de temps de vol à bord d'un avion de la même classe;
- Afin d'uniformiser la formation des pilotes d'hydravion au Canada, TC a publié le *Guide d'instructeur – Qualification sur hydravions* (TP 12668). Ce guide indique aux instructeurs de vol le détail de la formation requise pour une qualification sur hydravions;
- L'article 421.38 des normes stipule que dans les 12 mois précédant la date de la demande de qualification sur hydravions, le demandeur doit avoir réussi un vol de qualification sous la surveillance d'un inspecteur de Transports Canada ou d'une personne qualifiée selon le paragraphe 425.21(6) du RAC en démontrant qu'il possède le niveau de compétence précisé dans le guide TP 12668.

TC n'exige pas que les qualifications sur hydravions soient recommandées par un examinateur de vol désigné titulaire d'une qualification sur hydravions. Les mesures prises par TC jusqu'à maintenant ont amélioré la qualification sur hydravions même si elles ne respectaient pas directement l'esprit de la recommandation. Le Bureau est d'avis que ces mesures ont suffisamment réduit le risque lié à la lacune de sécurité définie dans la recommandation A93-18 pour que le dossier puisse être fermé.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A93-18 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Le présent dossier est **fermé**.